Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9310**

17. Wahlperiode 13. 04. 2012

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Friedrich Ostendorff, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anteil der Binnenschifffahrt an der Beförderungsleistung aller Verkehrsträger (Modal Split)

Das Ziel der Steigerung des Binnenschifffahrtsanteils an der Gesamtverkehrsleistung wird seit vielen Jahren von verschiedenen Regierungen proklamiert und ist auch immer wieder Bestandteil europäischer Politik (u. a. Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission/„Fahrplan zu einem einheitlichen Europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“). Eurostat, die Statistikbehörde der Europäischen Kommission, stellt fest, dass in den vergangenen 30 Jahren die Binnenschifffahrt in Europa lediglich um 17 Prozent angestiegen ist. Im Jahr 2010 lag der Anteil der Binnenschifffahrt laut Statistischem Bundesamt bei 10 Prozent (nach Beförderungsleistung pro Tonnenkilometer). Die Bundesregierung hat in ihrem aktuellen Nachhaltigkeitsbericht auch die Binnenschifffahrt mit einem Indikatorenziel genannt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie kann die Bundesregierung das Indikatorenziel (gemäß ihrem Fortschrittsbericht zur Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie) im Bereich der Binnenschifffahrt von 14 Prozent Anteil an der Güterbeförderungsleistung bis 2015 erreichen?
2. Auf welcher Grundlage kam es zur Festsetzung des in Frage 1 genannten Ziels?
3. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen dem Ausbau von Binnenwasserstraßen und der Verlagerung der Verkehre auf die Flüsse und Kanäle?
4. Welches Potenzial liegt für die Binnenschifffahrt nach Auffassung der Bundesregierung im Seehafen-Hinterlandverkehr, wo die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven sowie der Hafen Hamburg nur rund 1 Prozent des gesamten Hinterlandverkehrs erreichen?
5. Welcher Finanzbedarf ist nach Ansicht der Bundesregierung erforderlich, um das in Frage 1 genannte Ziel zu erreichen?
6. Welchen Beitrag zur Erreichung des o. g. Ziels leisten Organisationen wie SPC (Short Sea Shipping Inland Waterways Promotion Center) sowie INE (Inland Navigation Europe) sowie die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und weitere Organisationen in diesem Bereich?

7. Welche Maßnahmen werden vonseiten der Bundesregierung getroffen, um den Verkehrsträger Wasserstraße auch im Sinne ökologischer Nachhaltigkeit als vorbildlich weiterzuentwickeln (Abgasreduktion, alternative Treibstoffe, CO_2-freie Schifffahrt, Transporteffizienz)?
8. Welchen Beitrag zur Erreichung des in Frage 1 genannten Ziels leisten die Terminals für den Kombinierten Verkehr bzw. die Güterverkehrszentren, und mit welcher Intensität müssten diese ausgebaut werden, um das o. g. Ziel zu erreichen?
9. Wie wird die Bundesregierung versuchen, die Ziele des aktuellen Weißbuchs Verkehr der Europäischen Kommission im Bereich der Binnenschifffahrt zu erreichen?
10. Wie sieht die Bundesregierung die weiteren Verlagerungspotenziale auf die Wasserstraße in Deutschland im Vergleich zu anderen großen Binnenschifffahrtsnationen?

Berlin, den 13. April 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333